

Budapest

VIII., Baross-tér 17.

KITARTÁS

KÖLCSÖNÖSEN SEGÉLYEZŐ ORSZÁGOS EGYESÜLET HAVILAPJA

MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN.

Felelős szerkesztő:
Turtsányi Vilmos.

A »Kitartás« ezimű jótékonyági egyesület alapszabályait a nagymagyar királyi Belügyminiszterium 49.452/902. szám alatt jóváhagyta.

A

Kitartás kölcsönösen segélyező orsz. egyesület

1904. október hó 16-án délelőtt 9 órakor

az egyesület helyiségeiben (VII. Baross-tér 17. II. em. 15.)

Rendkívüli közgyűlést

tart, melyre az összes tagok meghívottnak.

A közgyűlés tárgyai:

1. Egy igazgató választása.
2. Alapszabálmódosítás.
3. Esetleges indítványok.

Budapest, 1904. évi október hó 1-én.

Az igazgatóság.

Az alapszabályok 17. §-ban említett és a 18. §. szerint megválasztott képviselők, kik tagsági díjaikkal hátralékban vannak, a 12. §. értelmében tagsági jogaikat nem gyakorolhatják, tehát a közgyűlésen sem felszólalási, sem pedig szavazati joggal nem bírnak s ennek folytán felkérjük, hogy a közgyűlésen résztvevők a folyó évi szeptember havi tagsági díj lefizetéséről szóló nyugtáikat magukkal hozzák, mert csak ezek előmutatása esetén hocsátatnak a közgyűlési terembe, nehogy idegen, vagy illetéktelen emberek betolakodjanak. — A többi egyesületi tagokat, t. i. azokat, kik nem egyesületi képviselők, szívesen látjuk a közgyűlésen.

Az egyesület minden egyes tagja 60 éves koráig állandóan biztosítva van baleset ellen.

Minden baleset, megtörténte után legkésőbb 24 óra alatt, okvetlenül bejelentendő.



EGYESÜLETI ÜGYEK.

Az egyesület szeptember havi tagkimutatása.

Tagok száma szeptember hó 1-én	1985
Elhalt szeptember hóban	1
..... maradt	1984
Belépett szeptember hóban	14
Összesen	1998

Szeptember havi pénztári kimutatás.

	korona
Takarékpénztári betétek	66761.60
Leltár	2457.—
Pénztári állomány	4424.13
Összesen	73642.73

Kiadások:

Balesetbiztosításért	486.89	
Halálózási segélyek	300.—	
Személyzeti és dologi ki- adások, nyomda stb.	1507.83	2294.72
Marad tényleges vagyon		71348.01

Segélyezések kimutatása.

Halálózási segélyek.

Lapunk 8-ik számában kimutatott segélyösszeg 85.250 kor.

Ujabb segélyek:

4516. Leinmeiszter József, Rákosliget, a tag neje halála után 300 kor. — fill.

Balesetsegélyek.

Lapunk 8-ik számában kimutatott segélyösszeg 28.046 korona 26 fillér.

„Dordrecht“ hollandiai életbiztosító-társaság.

A magyarországon működő külföldi biztosító-társaságok között ugy szolid üzletkezelése, mint anyagi biztonsága révén a „Dordrecht“ hollandiai életbiztosító-társaság ma már teljes joggal sorakozik a legelsők közé, s budapesti fiókja Robicsek Henrik Ferenc igazgatása alatt nemcsak polgárjogot nyert, de az egész országban közkedveltséget vívott ki magának.

Az elmúlt üzletévnek a hivatalos lapban legutóbb közölt mérlege, mely ugy a központra, mint a magyarországi fiókra vonatkozó külön zárszámadást magában foglalja, a legjobb bizonyíték arra, hogy erőszakolt reklámok nélkül is lehet egy biztosító-intézet keresettségét elérni.

A „Dordrecht“ díjtartalékai a mérleg

szerint ismételten több millió korona szaporodást mutatnak, egyéb tartalékai is tetemesen növekedtek, sőt a nyereség-tartalék is nagyobb összegű dotációban részesült.

A társaság összvagyonja az elmúlt üzletév végével 21.903,057 koronát tett, az általa viselt kockázat összege, vagyis az érvényben álló biztosítási állomány értéke 103.146,350 koronára, s a díjtartalékok összege ennek 20 százalékára rugnak, amiből önként következik, hogy, ha a társaság valamennyi üzletét esetleg a mai nappal végleg lebonyolítani akarná, minden kötelezettségének teljesítése után is még több milliót tevő tényleges vagyonja maradna.

A társaságnak ez a kedvező anyagi helyzete természetesen még inkább növelni fogja az eddig is élvezett bizalmat s valószínűnek tartjuk, hogy ez a bizalom ismételten kedvezőbb üzleti eredményre vezetvén, a »Dordrecht«

komoly és megbízható működése mindjobban le fogja szorítani az olyan biztosító-társaságokat, amelyeknél csak a reklám nagystilű, de a megbízhatóság annál csekélyebb.

Az üzleti jelentés a rengeteg számadatokon kívül csupán az igazgatóságban beállott személyi változásokat emeli ki, de gondosan kerül minden frázist, annyira, hogy stilusa az üzleti világban is csaknem szokatlanul szófukar. Elegendőnek tartja, ha **minden hangzatos kijelentés helyett a számadatok beszélnek**, amelyek kétségtelenül és hiven mutatják azt a puritán hollandi becsületességet és üzleti szolidaritást, melylyel az arra hivatottak ezt az elsőrangu, nagy és elterjedt vállalatot vezetik.

A tavalyi üzletév végén a társaság részvényei 112 részvényes kezében voltak, a legutóbbi üzletév végén elhalálozás és örökösödés következtében a részvényesek száma 115-re emelkedett.

A legutóbbi közgyűlésen két új igazgatósági tagságra egyhangulag megválasztottak: dr. **Crena de Jongh**, az utrechti egyetem tudós tanára, és **Tutein Nolthenius R. P.** bankár, az Oyens en Soonen amsterdami közismert bankcég egyik főnöke. Ezen közgyűlés határozata szerint — miután a most folyó üzletévvel az ötéves nyereséj-ciklus is záródik, — a nyereséj-jogosultsággal biztosított felek nyereséj-részeit a legközelebbi rendes közgyűlés után fogják megkapni.

Az általános üzleti emelkedéssel kapcsolatosan a „**Dordrecht**“ magyarországi üzlete is évről-évre fokozatos haladást mutat.

Azok az irányelvek, amelyeket a társaság központi vezetősége követ, itt is teljes mértékben érvényesülnek s a minden tekintetben való megbízhatóság önként hozza magával, hogy a magyarországi fiók üzletköre is mind szélesebb rétegekre terjed.

A díjtételek mérsékelt volta, és a káresek gyors és előzékeny lebonyolítása következtében a magyarországi üzletek állaga ebben az évben már most előrelátható újabb emelkedést fog mutatni, mert eltekintve attól, hogy a folyó év az előző üzletévhez képest már ezidőszent is erősen növekedő irányban halad, **Robicsek** igazgatónak az év elején egy olyan üzletet sikerült megkötnie, mely a magyar életbiztosítási ügy terén ezideig páratlanul áll.

A társaság ugyanis a m. kir. honvédelmi ministeriumhoz intézett beadványában hajlandónak nyilatkozott a m. kir. **csendőrségnek** több mint 8000 főnyi legénységét és tiszt

állományát nagyon előnyös feltételek és rendkívüli kedvezmények mellett biztosítani.

A mérvadó körök felismerték ezen ajánlat kiváló előnyeit s az e tárgyban a csendőrségnek pár hónap előtt kiadott ministeri rendelet, melyben azoknak az életbiztosításnak a „**Dordrecht**“ által tervezett módját melegen ajánlotta, — azt eredményezte, hogy a társaság budapesti igazgatósága egy külön csendőr-osztályt létesített, mely tisztán a csendőrség köréből érkező biztosítási ajánlatok feldolgozásával s a megkötött biztosítások kezelésével van elfoglalva.

Kétségtelen dolog, hogy a társaság az üzleti szempontok betartását ennél az üzletágánál sem mellőzhette, de nagy szolgálatot tett a m. kir. csendőrségnek is azzal, hogy előnyös feltételeivel a kisebb javadalmazású legénységnek is hozzáférhetővé tette az életbiztosítást, s így magát a biztosítási eszmét általában is terjesztette, — megnyervén annak a társadalom egy olyan rétegét, amely eddig a biztosítási ügyletektől meglehetősen távol állott.

A „**Dordrecht**“-nek ezt a czéltudatos s biztos előrehaladását a magunk részéről is meleg érdeklődéssel kíséjük, s a társaságot, amely itteni üzletének összes tartalékait magyar értékpapirokba helyezve el, az ország közgazdasági életére is igyekszik jótékony hatást gyakorolni, — olvasóközönségünknek is érdeklődő figyelmébe ajánljuk, — és pedig annál is inkább, mivel egyesületünk igazgatóságának a „**Dordrecht**“ magyarországi igazgatójával szintén sikerült oly megállapodásra jutnia, hogy a biztosító-társaság tagjaink halálzási segélyének alapszabályszerű összegben leendő biztosítását a jelenlegi díjak mellett vállalta el.

Az egyesület átalakulása.

A május havi rendes közgyűlésen az igazgatóság közölte az egyesület tagjaival s azóta is lapunk minden egyes számában állandóan tárgyaltuk a kereskedelmi és váltótörvényszéknek azon felhívását, mely az egyesületet arra kötelezte, hogy kétszáz ezer korona biztosítási alapot kimutasson és biztosító-szövetkezetté alakuljon át.

A közgyűlés annak idején egyhangu határozattal felhatalmazta az igazgatóságot ezen 200,000 korona biztosítási alap megszerzésére, miután az egyesületnek nincs annyi vagyona, hogy ezt az összeget saját erejéből alaptőkéül kimutatni tudná.

Az egyesületi igazgatóság ezen felhatalmazás alapján több pénzintézettel megindította a tárgyalást, s habár elvben egyesek hajlandók lettek volna is egyesületünk helyett a 200,000 korona biztosítási

alapot kimutatni, illetve ezen összeget e célra rendelkezésünkre bocsátani, ellenértékként tőlünk oly nagy áldozatokat követeltek, amelyek végeredményben az egyesület továbbfejlesztését s a tagok megszerzett jogait veszélyeztették volna.

Ebben a formában tehát az igazgatóság a kereskedelmi törvény követelményeinek nem tudott megfelelni, mert éppen az volt a legelső és legfontosabb feladata, hogy az egyesületi tagok szerzett jogait feltétlenül megóvja és azokat jövőre nézve is biztosítsa, de másrészt a folytatott tárgyalások során az igazgatóság kénytelen volt azt is belátni, hogy jelenlegi tagállományával és a jelenlegi befizetések mellett az egyesület saját kezelésben csak ideiglenesen — egy pár évig — folytathatja a működését, mert akár szövetkezeti, akár részvénytársasági alapon a jelenlegi bevételek nem bírják meg a néhány év múlva nagyobb mértékben okvetlenül felmerülő kiadásokat.

Ezt a tényt a beszerzett matematikai számítások tették még inkább nyilvánvalóvá, amelyek előzetesen mutatták azt az eredményt, hogy azon esetben, ha az egyesület magas korban levő alapítótagjai, akik befizetéseikhez mértén különben is aránytalanul magas kedvezményekre szereztek igényt, tömegesebben elhalnak, az egyesület egész vagyonát az utánuk kifizetendő halálzási segélyek összege fogja felemészteni; viszont pedig ma már a tagdíjak aránylagos felemelése is különböző okokból lehetetlennek bizonyult.

Az egyesület jelenlegi igazgatóságát ugyan amiatt, hogy az alapító-, s tulnyomóan magaskorú egyesületi tagoknak biztosított kedvezmények az általuk fizetett csekély tagdíjakkal semmi arányban sem állanak, felelősség nem terheli, mert ezt a helyzetet az előbbi igazgatóságtól terhes örökségként kénytelen volt átvenni; de viszont azért már, ha a nehéz helyzetből a kivezető utat megtalálni s az összes tagoknak megszerzett jogait és kedvezményeit továbbra is biztosítani nem tudta volna, joggal kellene a felelősséget viselnie.

Az igazgatóságnak számot kellett tehát vetni ugy a jelenlegi állapottal, mint a jövő eshetőségeivel s erkölcsi kötelessége volt szilárd elhatározással azt az utat követni, mely a tagok általános érdekeinek megóvására vezet.

Sok meddő puhátolódzás és költséges utánjárás hosszú ideig nem hozta meg azonban a kívánt eredményt. A szegénységünket lenéző s becsületes törekvésünket lekicsinylő pénzvilág olyan feltételekbe, amelyek egyesületünk családias jellegét megtarthatták volna, semmiképp nem akart belemenni, mert ezek csak olyan ügyletet lettek volna hajlandók megkötni velünk, amely nekik minden kockázat nélkül, az egyesület rovására jogosulatlan, de számottevő előnyöket biztosított volna. A biztosító-szövetkezetté vagy részvénytársasággá való átalakulás tervét tehát érett megfontolás után az igazgatóság kénytelen volt elejteni és más irányban keresni a kibontakozás útját.

Tagállományunk átvételére ugyan több biztosító társaság ajánkozott, de a közvetítők oly fáradozási díjakat kötöttek ki maguknak, hogy velük komolyan tárgyalásba sem lehetett bocsájtkozni, s ezenkívül csakis a tagok egy részét, t. i. a fiatalabb egyesületi tagokat lettek volna hajlandók elfogadni.

Végre a »Dordrecht« biztosító társaság magyarországi vezérigazgatójának jóindulata vezetett a kér-

dés megoldásához. Ez a társaság ugyanis az egyesület összes tagjainak életbiztosítását a jelenleg érvényes alapszabályok értelmében átvette oly díjak mellett, amelyek összevetve lehetővé teszik, hogy a legkorosabb tagok biztosítása is fedezetet találjon azokban az engedményekben, melyek az alacsonyabb koruaknál bizonyos megtakarítást eredményeznek. Egyben sikerült az egyesület tartalékát a még fennálló egyéb kötelezettségek biztosítására megmenteni.

Ezek szerint tehát összes tagjainknak az egyesületi alapszabályok értelmében már megszerzett és ezután szerzendő igényeit, vagyis halálzási segélyük összegét az igazgatóság a »Dordrecht« életbiztosító társaság által biztosítja, illetve biztosítás végett ezen biztosító társaságnak adja át, mely valamennyi tag részére rendszeres és azonnali érvényességgel bíró életbiztosítási kötvényeket fog kiállítani, — az Egyesület pedig a nevezett biztosító társasággal szemben, mint annak képviselőse szerepel, mely a tagoktól az alapszabályszerű díjakat beszedi s a biztosító társasághoz juttatja.

A »Dordrecht« biztosító társaság által kiállítandó kötvények, melyek az Egyesület valamennyi tagjának rövid időn belül meg fognak küldetni, a szerzett és ezután megszerzendő jogokra nézve olyan biztosítékot képez, mely a havi díjfizetés rendes teljesítése esetén sohasem vezethet az alapszabályszerű kedvezmények elvesztéséhez, mert a »Dordrecht« biztosító társaság óriási alaptőkéje s különben is szolid ügykezelése a biztosított tagokra nézve teljesen kizár minden veszteséget.

Ezen ügylet által az egyesület fel van mentve azon kötelezettség alól, hogy a kereskedelmi törvény által követelt 200.000 korona biztosítási alapot megszerezze és kimutassa, — ezenfelül pedig fennállása és működése minden időkre biztosítva van.

Az egyesületi tagok nejeinek halála után fizetendő segélyek, — mely a fentebb említett biztosítási ügyletben benn nem foglaltatik, — az Egyesület megmaradt 60.000 korona vagyonának kamataiból fognak fedeztetni, mely tőkeösszeg az eddigi statisztikai adatok szerint e célra mindenkor elegendő lesz.

Az egyesületi igazgatóság a f. évi szeptember 21-én tartott ülésében méltányolta az ügyvezető igazgatónak ezen ügylet előkészítésében s lebonyolításában kifejtett buzgalmát, s ugy az indokokat, mint a megoldást a tagok érdekeire nézve előnyösnek és helyesnek ítélve, a »Dordrecht« életbiztosító társasággal az üzleti szerződés megkötését elhatározta.

Fel kell tételeznünk, hogy a tagokra nézve kedvező ezen megoldás után most már az egyesek által eddig hangoztatott elégedetlenség is megszűnik, s a békétlenkedők is belátják, hogy az egyesületi tagok közös érdekét nem az olcsó népszerűség keresésével, hanem komoly, higgadt megfontolással és kitaró munkával lehet legjobban szolgálani.

A szibériai vasut.

Az orosz-japán háború, mely már eddig is a világ legnagyobb vérengzésének bizonyult, önkénytelenül is arra a kérdésre tereli a figyelmet, hogy a Mandzsországnan operáló két ellenséges hadseregnek félmillió katonája mily nehézségek között, mily fáradozások mellett és mennyi idő alatt volt a harcztérre szállítható? Az elesettek pótlása, a had-

testek kiegészítése és szaporítása, valamint az anyaországtól távol ily rengeteg embertömegnek az élemezése és hadiszerekkel való újabb és újabb ellátása milyen szállítási eszközök használatával válik lehetségessé?

A japán hadseregre nézve ezek a kérdések kisebb nehézséggel oldhatók meg, — egyrészt mert hazájához közelebb van, másrészt mert tengeri hajói Japán és Corea, illetve a mandzsuri-öböl között szabadon mozoghatnak s egy szállító hajó 70—100 vasuti kocsi rakományát képes magába fogadni; — míg az oroszok egyedül a nagy szibériai vasut szállítóképességére vannak utalva.

Ahoz, hogy a szibériai vasut építési nehézségeiről s szállító képességéről közelebbi fogalmat alkossunk; nem lesz érdektelen egykis földrajzi ismertetést itt közbevetni.

Ha Szibériáról beszélni hallunk, vagy valami szibériai utleirást olvasunk el, rendszerint csak halvány képet tudunk magunknak alkotni arról a rengeteg földterületről, mely ezen a néven a fehér csár birodalmának egy részét képezi. Egyenlő mérték alapján készült térképeken például Európát teljes egészében bele lehetne helyezni Szibériába, s még mindig akkora terület maradna szabadon, mint egész Nyugat-Európa a Kárpátoktól az Atlanti-oczeánig.

Ezek szerint Szibéria sokkal nagyobb terület mint az egész európai Oroszország, Magyarországhoz való mértékét pedig a következő számok világítják meg. A katonai térképeken ugyanis 1: 75 000 mérettel Magyarország lerajzolásához 363 darab olyan papírlapra van szükség, a melyek mindegyike 52 czm. hosszú és 37 czm. széles, míg Szibéria térképe csak 15.347 darab ilyen papírlapra férne el, tehát Szibéria Magyarországnál körülbelül 43-szorta nagyobb. Számokban kifejezve, Szibéria területe 13.540,287 négyszög kilométer.

Az orosz kormány különösen a múlt század utolsó felében óriási erőfeszítéseket tett, hogy Szibériát civilizálja és valamennyire kultur-állammá tegye, de az állam kedvezőtlen pénzügyi helyzete s a minden ízében megvesztegethető hivatalnoksereg hosszú ideig lehetetlenné tette, hogy ott gyümölcsöző befektetések létesüljenek, s csak az utolsó husz esztendőn belül érlelődött meg az a tudat, hogy a türehetlenné vált állapotokon valamiként segíteni kell.

Erre az elhatározásra a legfőbb rugót képezte az a körülmény, hogy a keleti tartományokban az amerikai iparczikkek jutottak tulsulyra, s a sokat jövedelmező teakereskedelem a hosszú kina-szibériai karaván utról kina kikötőkbe terelődött s így idővel a Szibériára fordított költségek majdnem nagyobb összeget tettek ki, mint amennyit ez az egész terület jövedelmezett.

Időközben Oroszország feszült viszonyba került Angliával, ennek ázsiai rohamos terjeszkedése miatt, sőt a mesés gyorsasággal fejlődő Japánnal is oly kereskedelmi és politikai ellentétek fejlődtek ki, hogy Oroszország egy keleti háboru esetén az amur vidéki tartományokat a védelem nehézsége miatt könnyen elveszthette volna, mert az angolok birtokában levő szuezi-csatornán át egész Ázsia megkerülésével képtelenség lett volna hadsereget oda szállítani. Ekként különösen a katonai szempontok kényszerítették az orosz kormányt, hogy Európa és Kelet-Ázsia között vasuti összeköttetést létesítsen.

Ekkor merült fel a szibériai vasut eszméje s

a gőzvasutra vonatkozó első terv alapján a Kokorev és társa nagykereskedő czég 1862-ben azt az ajánlatot tette a kormánynak, hogy a Volga-folyótól az Ural-hegységen át Obig hajlandó a vasutat kiépíteni. Ez a terv azonban az állami főbttisztviselők nyílt zsarolási szándéka miatt hamarosan és véglegesen dugába dőlt, de utóbb a szibériai kormányzók gyakori sürgetése rávette a kormányt, hogy a vasut tervével ő maga foglalkozzék s ennek következménye volt, hogy III. Sándor czár az 1891 márczius 5-én kiadott ukázzal a szibériai vasut építését elrendelte.

Az orosz kormány úgy határozott, hogy a moszkva-samarai vonalat hosszabbítja meg, és az Ural-hegység keleti oldalán fekvő Cseljabinszkit teszi a szibériai vasut kiindulási állomásává, míg végállomásként az Ázsia tulsó részén fekvő Vladivosztojt jelöltetett ki, a hol a vasut alapkövét II. Miklós czár, még mint trónörökös nagyherceg 1891 május 31-én tette le.

A vasut építését egyszerre kezdték meg mind a két oldalról: Cseljabinszknál és Vladivosztoknál. Az építési tervek szerint annak a kiindulási állomástól Krivoscekovó falu irányában, átmetszve az 55-ik északi szélességi kört s északra Tomszk felé kitérve Krasnojarszkon át Irkutzba és a Bajkál-tóig kellett haladnia. A Bajkál-tó déli végének megkerülése után a vasut a transzbajkái kormányzóság székhelyén át az Amur folyót értve volna el s onnan mindenütt a kínai határon haladva jutott volna Vladivosztockba.

Az orosz mérnökök megfeszített erővel dolgoztak, hogy feladatukat minél gyorsabban és minél sikeresebben megoldják s ügyességük versenyzett az amerikai mérnökök ügyességével, a kik pedig a vasutépítés nagymestereiül vannak elismerve. A végtelen pusztákon át a még alig megépített vonalrészeket tehervonatok hordták a további építéshez szükséges anyagokat. — Legtöbb helyen egyelőre állomásokat sem építettek illetve ezek építését akkorra hagyták, a mikor a vasut egyébként teljesen elkészül. — Főczél volt, hogy magával a roppant hosszú sinpár kiépítésével, amely egy egész világrészen keresztül fut, minél hamarabb készen legyenek. Elöl a sinek lefektetésén dolgoztak, hátrább sorban álltak s lehetőség szerint előre mozogtak az anyag és élelem-szállító vonatok s a kaszárnya-kocsik, a melyek a munkások lakóhelyeül voltak berendezve.

Utólag közbejött körülmények, valamint a Bajkál-tó hegyes vidékén és a Szaján-hegységben jelentkező építési nehézségek a vasut építésére kirendelt bizottságot az eredeti terv lényeges megváltoztatására kényszerítették. A Bajkál-tó déli megkerülése oly nehéz munkának bizonyult, hogy azt hatalmas jégtörő gőzkomppal pótolták, amely a vonatokat egyik partról a másikra átszállítsa. Az Amur-vasut építése egyelőre szintén abbamaradt, mert az időközben megalakult kelet-kínai vasuttársaság Vladivosztockba egyenesen Mandsurián át jobb összeköttetést ígért, de hogy ezzel a vasutal összeköttetésbe jöjjenek, az orosz kormánynak Kaidalovtól szárnyvonalat kellett építenie Port-Arthur felé, amely szárnyvonal idővel, amidőn az oroszok Port-Arthurt 1899-ben megszerezték, nagyobb jelentőségüvé vált az Amur-vasutnál is. Tehát ez épült ki először és a Vladivosztokból kiinduló uszuri-vasut a karbin-vladivosztoki vonal kiépítése folytán csak később jutott összeköttetésbe a nagy szibériai vasutal. A port-arthuri vonalnak egy másik kiágazása pedig, mely Dasi-csaótól kanyarodik nyugat felé, Moszkvát a meny-

nyei birodalom fővárosával, Pekinggel hozta közvetlen összeköttetésbe.

A Bajkál-tavat megkerülő 260 kilométer vasutat számításba sem véve, amelynek kiépítésén azonban a háboru kitörése óta az oroszok lázas sietséggel dolgoznak, ma ez a világ leghosszabb vasutvonala, mely felülmulja az Észak-Amerikát átszelő 3091 km. hosszú vasuti vonalat.

Moszkvából hetenként egy közvetlen vonat indul Pekingbe, az ugynevezett transz-szibériai expressz-vonat, amely egy-egy hálófülkékkel ellátott első és második osztályú személykocsiból, egy podgyász-, egy étkező-, egy fürdő- és egy templomkocsiból áll. Szaklapok leírása után itélve, jelenleg ez a világnek legkényelmesebben berendezett vonata.

Moszkvától Irkutzig az ut hét nap és tizenhárom órát tart s ezen idő alatt a vonat a közbeső állomásokon összesen 22 és háromnegyed órát tartózkodik, tehát a 8965 kilométer ut befutására — a tartózkodási idő figyelmen kívül hagyásával — 12 nap és 15 óra szükséges, vagyis a vonat óránként csak 30 klm. átlagos sebességgel halad.

A páris-pekingi ut 12.268 kilométer hosszú, melyet a vonat husz nap alatt fut be, Bécestől Peking-ig pedig 10.778 kilométert kell befutnia.

A szibériai vasutnak ezidőszerint különösen a Mukden-Dasicsaó közti szakasza és a Dasicsaótól Port-Arthurig nyuló elágazása érdekli a világot, ahol az orosz-japán háboru folyik, melynek legnagyobb része már a japánok kezében van.

A háboru kitörése óta a polgári forgalom természetesen az egész szibériai vasuton szünetel s a vasut teljesen katonai célokra van lefoglalva. Oroszországból naponta öt óriási katonavonat megy Mandsuria felé s ugyanannyi jön üresen vissza. Több vonat az egymástól nagy távolságokra fekvő kiterő állomások miatt nem közlekedhetik, s ez a vasutnak egyik legnagyobb építési hibája. Ugyancsak nagy akadályt képez a Bajkál-tó is, melynek két partján állandó vonattorlódás van a gőzkompassu közlekedése miatt, — de ezen hiányok mellett sem lehet a szibériai vasutat, mint technikai alkotást kicsinyíteni.

Kiépítését gazdasági szükségleteken kívül, sőt talán elsősorban hatalmi érdek követelte ugyan, de az építésnél nemcsak hibák, hanem nagyarányú visszaélések is történtek, amelyek Oroszországban egész természetesen s így csak ezután a nagy próba után lesz Oroszország abban a helyzetben, hogy a vasut nyilvánvaló hiányait bármily áldozatok árán is mielőbb pótolja, — s bizonyára pótolni is fogja, mert azt első sorban megint hatalmi érdeke követeli.

A háboru után, végződjék az Oroszországra nézve akár kedvező, akár kedvezőtlen eredménnyel, a szibériai vasut marad a legfőbb utca a Kelet-és Nyugat-Ázsia és Európa közötti kereskedelemnek; — különösen pedig ez a vasut van hivatva arra, hogy Közép-Szibériának, a világ egyik legtermékenyebb, de legkevésbé ismert területének gazdasági fejlődését biztosítsa.

SZÉPIRODALMI RÉSZ.

A rejtemes sziget.

Regény. Irta: *Verne Gyula*, átdolgozta: *Szász Károly*.

(Folytatás.)

Az idő felséges volt: a legszebb nyári hajnal, mely meleg napot ígért a vállalkozóknak. A két onagga a kis kocsiba volt fogva s Nab hajtotta gyalogosan. Harbertet, hogy még kiméjék, bele ültették s ő Jupenek is helyt adott maga mellett a kocsiban, míg Top vigan ügetett s szaladgált a kocsi mellett.

Az erdő sűrűségében lassan lehetett előre hatolni. Mindegyre el kellett vagdalni az utat elzáró folyondárokat s a kuszó növényzet szövevényhálóit. Irtani is kellett sokat. A sűrűből kanguruk, agutik s más délszaki emlősök és madarak ugrottak és röppentek fel minden nyomon. De Cyrus nem engedte hogy vadászszanak, nem akarván a lövéssel a netalán ott tartózkodó rablóknak jelt adni, közeledtek felől. Minél felebb hatoltak az erdőben, annál nehezebb volt a haladás. Hogy egyes vizmosásokon s hegyszakadékokon átjuthassanak, nagy fákat kellett előbb kivágni s átdönteni hidnak.

Az első nap estéjén mintegy kilencz (tengeri) mérföldnyire a gránitháztól szálltak meg éjszakára. Ki voltak fáradva. Bőségesen vacsoráltak. Aztán az éjjeli őrseget gondosan szervezték, hogy egy perczig se maradjanak vigyázat nélkül, nehogy váratlan megrohanásnak legyenek kitéve. Egyszerre kettőkettő virrasztott, négy-négy óra hosszant; akkor a másik kettő váltotta föl. Harbertet, bár maga kérte

részét e kötelességben, fölmentették alóla; s egy sorban Spilet és Pencroff, a másokban Cyrus és Nab örködött.

Az éj azonban minden esemény nélkül telt el; s másnap, február 16-án tovább folytatták kutató utjokat. Ez nap csak hat mérföldnyire bírtak előre hatolni, az egyre növekedő nehézségek miatt. Minden lépten-nyomon fejszével kellett utat vágni magoknak.

Harbert ez nap néhány új gyógynövényt fedezett föl, melyeknek a szigeten való létezéséről még eddig nem volt tudomásuk. A legnagyobb kaurikat, az óriás fákat, a szigetvilági tenyészet e koronás királyait is, sűrű csoportokban találták.

Itt-ott némi nyomaira is találtak azoknak, akiket üldöztek. Egy helyen nem régi tűz maradványaira akadtak, melyek azt mutatták, hogy a fegyverek közelebről itt tanyáztak. A tűz körüli lábnyomokat a legszigorubb vizsgálat alá vetették és sikerült öt pár különböző lábnyomot fölismerniök. Hatodikát azonban nem találtak.

— Ayrton nem volt velök! — mondá Harbert.

— Nem, — felelé Pencroff szomoruan, — s ez annak a jele, hogy már eltették láb alól. Bizonyosan megölték a gazemberek.

— Az nem bizonyos, — veté ellen Cyrus. — Fogva is tarthatják, miután nem adta magát szolgálatukra; valószínű, hogy nála nélkül portyáznak.

— Ha Ayrtont nem ölték is meg, — felelé Pencroff, — van elég számadásunk velök. Kivált

nekem. Tudja-e Cyrus ur, miféle golyó ez? — S egy puskagolyót huzott ki a zsebéből.

— Miféle, derék barátom?

— Ez az a golyó, melylyel Harbertemet megölték. Mikor Spilett ur észrevette, hogy a golyó nincs a testben, addig kerestem a fűben körül, míg egy fa alatt, melynek derekába ütődhetett, megtaláltam. Isten legyen irgalmas annak, akire én ezzel töltöm meg a puskámat.

Hatodik fejezet.

További kutatás. Az akol sötét. A kivilágított ablak. Ayrton feltalálása. Mit láttak a holdvilágon?

Még öt mérföldnyi utazás után, másnap, a Kigyó-félsziget fokáig érkeztek, s így a sűrű erdősegen egész hosszában áthaladtak. De sehol nem sikerült a rejtekhelyet föltalálni, melyben a fegyenczek oly biztosan megvonták magokat. A rejtélyes ismeretlen lakhelyének vagy tartózkodásának sem akadtak semmi nyomára.

A következő nap (febr. 18.) reggelén a félsziget erdős részét kutatták át, a Kigyó-foktól a víz-esés patakának torkolatáig. Ha nem lett volna egyéb dolguk, mint a természet szépségét s nagyszerűségét, a növényvilág gazdagságát s a sziklaalakulatok csodáit bámulni és tanulmányozni: nem órákat, hanem napokat tölthettek volna e ponton. De nekik most a legkisebb gondjuk volt.

A félsziget nyugati partja hosszában semmi nyomra nem akadtak. Sem emberi lábnyomot, sem kivágott, fák törzsét, sem éji tűz üszkeit nem találtak.

Estére az onaggáttól huzott kis kocsit a víz-esés patakának torkolatánál állott meg. Mivel a szigetben mit sem találtak, elhatározták, hogy a rablók keresése végett az akolhoz is visszatérnek, mely ha nem is állandó lakhelye a fegyenczeknek, de mindenestre ideiglenes menhelyül már szolgált s még most is szolgálhat nekik.

E végből a patak balpartján fölfelé, víz ellenében indultak meg. A mérnök terve az volt: pontosan átvizsgálni a patak egész völgyét, nemcsak a rablók, hanem az ismeretlen jöltevő tartózkodásának feltalálása végett is. Azután megközelíteni az akolt, meggyőződni, nem tartja-e most is elfoglalva az ellenség — s ha igen: nyílt támadást intézni ellene és erőszakkal visszafoglalni tőle sajátjukat.

Sziklás uton haladtak, a Franklin-hegy természetes erdői között, hol — míg támadásra készültek — folytonosan résen kellett lenniök a netaláni megtámadásra. Ez azonban nem következett be.

Este hat órakor mintegy 500 lépésnyire állottak meg az akol deszkakerítésétől; de azt még a fák félkörös ernyője takarta előlük.

Azt kellett megtudniok, el van-e foglalva az akol? De nem akartak világossal közeledni, nehogy ismét egy golyó köszöntse a biztos kerítés mögül, mint az, mely Harbertet földre terítette. Bevárták az éj teljes elsötétülését.

Három óra telt el a várakozásban. Elég sötét volt, esti 9 órakor, hogy a kémszemlére biztosan lehessen indulni. Spilett és Pencroff vállalták azt magokra. A kutyát sem vitték magokkal, nehogy ugatása idő előtt elárulja közeledésüket.

— Ne kockáztassátok magatokat, — ez intéssel bocsátá őket utnak Smith Cyrus. — Felada-

tatok nem elfoglalni az akolt, csak megtudni: meg van-e szállva.

Elindultak. Vigyázva, egyik a másikat fődözve mentek, hogy ne tegyenek egyszerre két testet ki a golyónak, mert nem is kételkedtek, hogy az ellenség várja őket.

Csakhamar a kerítés közelébe értek. Az erdőszéltől, ahova kijutottak, csak harmincz lépés választotta el a kerítés deszka-ajtáját, mely zárva látszott lenni. A tisztásra kiérve, az éj sokkal világosabb volt, mint az erdőben, s tisztán meg lehetett különböztetni mindent. A teljes sötétség itt még később volt beállandó; s a két kalandor, bátor, de nem oktan vakmerő létére, egy nagy fa árnyába meghúzódva szándékozott azt bevárni. Szemeik az akolon függöttek. Az teljesen sötét volt s teljesen elhagyottnak is látszott.

A nagy fűben, térden csuszva, felvont puskáikat kezökben készen tartva, közeledtek. Fennakadás nélkül érték el az ajtót. Pencroff megnyomta a kilincset, de az ajtó nem engedett. Zárva volt. De azt észrevették, hogy a külső keresztfa nincs föltéve: s így megvolt a lehetőség, hogy belülről van bezárva és hogy a rablók benn vannak.

(Folyt. köv.)

Áthelyezés.

Az arad-tővisi vonal 68. sz. őrházhoz beosztott *Boda Antal* pályasí az aradi üzletvezetőség területén s Aradon alul fekvő, olyan alföldi állomásra óhajtja magát áthelyeztetni, ahol gyermekeit iskolába járathatná. Azok akik vele esetleg cserélni hajlandók, forduljanak hozzá közvetlenül akár személyesen akár levélileg.

Csere.

Bognár Béla széki pályafelvigyázó cserélni óhajt valamelyik kartársával, olyan vidékre, ahol gyermekeit iskoláztathatná. A cserélni óhajtók akár személyes, akár levélbeli megkeresésére készséggel ad közelebbi felvilágosítást.

LISZKAY JÓZSEFNÉ

élővirág kereskedése

Budapest, IX. ker., Központi vásárcsarnok, virág-karzat.

***** Raktár: IX., Pipa-utca 4. sz. *****

Mindennemű csokrok 2 koronától és koszoruk 3 koronától feljebb

mindenkor

jutányos áron készen kaphatók.

Vidéki megrendelések pontosan eszközöltetnek.

Megtámadhatatlan
kötvény.

50% nyereség-
részesezés.

„Dordrecht”

ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

Engedélyezve az 1873. évi november 10-én 21. sz. a. kelt királyi
dekretummal.

Részvénytőke 4,000.000 korona.

Magyarországi fiók :

Budapest, V., Akadémia-utca 3.

Igazgató :

Robitsek Henrik Ferencz.

A „Dordrecht“ az egyedüli társaság,
mely törvényesen kötelezte magát,
hogy
magyarországi üzletének díjtartalékait
magyar értékekben helyezi el.

REFERENCZIÁK :

Magyar általános hitelbank,
Pesti magy. kereskedelmi bank
Budapesten.

Kedvező feltételek.

Jutányos díjak.